



Roma, 14 Febbraio 2019

**Audizione alla IX Commissione Permanente  
della Camera dei Deputati  
proposte di legge recanti  
"Modifiche al codice della strada"**

**ANFIA**  
**Ufficio Relazioni Istituzionali**  
Tel: 0654221493-94  
anfia.roma@anfia.it  
www.anfia.it

## Premessa: la filiera automotive nazionale

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica - è una delle maggiori associazioni di categoria aderenti a CONFINDUSTRIA, da oltre 100 anni rappresenta la filiera industriale italiana che comprende i produttori di autoveicoli (auto, camion, autobus, rimorchi, mezzi allestiti), i produttori di parti e componenti di autoveicoli e le aziende operanti nel settore della progettazione, ingegnerizzazione, stile e design.

In termini numerici la filiera industriale italiana conta quasi 6.000 imprese con un fatturato che supera i 100 miliardi e rappresenta il 6% del PIL. Sono **impiegati nella produzione circa 260.000 addetti** diretti e indiretti che rappresentano più del 7% degli occupati del settore manifatturiero, mentre se si considerano anche le attività di commercializzazione e manutenzione, il settore conta **nel suo complesso oltre 1,2 milioni di lavoratori**.

La filiera della componentistica italiana rappresenta un settore d'eccellenza nazionale. Orientata all'export e con **leadership riconosciuta a livello globale**, conta oltre 2.000 imprese che forniscono tutte le case automobilistiche del mondo e **genera da anni un avanzo commerciale positivo con un saldo medio annuo dal 2007 al 2017 di oltre 6,4 miliardi di €**.

La filiera automotive per il nostro Paese è anche:

- **il primo investitore privato in ricerca ed innovazione** con una spesa annua in Italia che si aggira su **1,7 miliardi di €**
- **il settore industriale con il più alto moltiplicatore di valore aggiunto** → Ogni **1€** di valore aggiunto creato dalle imprese automotive della fase industriale genera **2,2€** addizionali di valore aggiunto nell'economia e **10 occupati** nelle imprese automotive della fase industriale, **sostengono 20 occupati addizionali nell'economia**
- uno dei maggiori contributori al **gettito fiscale, 74 miliardi di €** nel 2017 (escluse le imposte da lavoro).

In termini di volumi produttivi annui dei soli veicoli, dopo il trend positivo dal 2015 al 2017 in cui il settore è stato il traino della ripresa nazionale, nel corso del 2018 si sono avvertiti i primi segni di un rallentamento produttivo con un -7%, con un calo evidente soprattutto nel settore delle autovetture (quasi -10%). Anche il mercato dell'ultimo anno ha chiuso per la prima volta in negativo dopo anni di ripresa ed i fattori che più hanno inciso sono stati certamente il calo in volume dei consumi (-0,2% delle vendite al dettaglio da gennaio a novembre 2018) insieme ad un tasso di disoccupazione generale attestato al 10,5% a novembre 2018 e ad un calo delle aspettative delle imprese che ha inciso anche sugli acquisti in veicoli.

In questo scenario economico di incertezza, **il settore automotive dovrà affrontare nei prossimi anni sfide tecnologiche e regolamentari che impongono cambiamenti dirimpenti**. La filiera automotive nazionale deve prepararsi nell'immediato ad affrontare una **transizione produttiva** dai veicoli convenzionali alla propulsione elettrica che per un settore industriale con un peso così importante nell'economia del Paese, va necessariamente



governata, programmata e supportata da politiche che tendano a raggiungere obiettivi socialmente condivisi come la sicurezza e la decarbonizzazione, e nel contempo rilancino il settore senza fargli perdere competitività lavorando su misure che creino condizioni abilitanti ed evitino interventi che rendono ancor più arduo il complesso percorso di cambiamento.

In questo quadro di riferimento rientra a pieno titolo la regolamentazione del Codice della Strada e gli impatti che la regolamentazione hanno direttamente ed indirettamente sulla filiera automotive, essendo vitale per le imprese il poter programmare gli investimenti e svolgere la loro attività di impresa mediante una regolamentazione coerente con tali esigenze.

## ANFIA sulla necessaria riforma Codice della Strada

Il settore produttivo automotive è senza dubbio fra quelli maggiormente coinvolti dalle regole del Codice, il cui impianto legislativo attuale è stato capace in molti casi di dare risposte efficaci alle varie esigenze di natura diversa e talvolta contrastanti; tuttavia, in alcuni casi il sistema regolamentativo ha mostrato con evidenza la necessità di essere revisionato.

E' innegabile che la continua rincorsa al progresso tecnico e all'evolversi sempre più rapido delle normative e delle esigenze stesse degli operatori, ha reso necessario adottare nel corso degli anni un grande quantità di modifiche ed emendamenti che, stante l'attuale impostazione del Codice, è stato a volte faticoso realizzare.

E' per tali motivi che l'auspicio di ANFIA è che, oltre alle proposte attualmente in discussione, si prospetti in questa legislatura una **revisione generale del Codice della strada** ispirata a principi di semplificazione e coerenza con le altre norme nazionali e sovranazionali. Principi, questi, di particolare rilevanza soprattutto in merito alle procedure e alla normativa tecnico/regolamentare, essendo il settore automotive soggetto ad una vasta regolamentazione comunitaria ed internazionale, in continua e rapida evoluzione.

In quest'ottica, si ripropone all'attenzione di codesta illustre Commissione, la possibilità di separare dal Codice della strada la **parte regolamentare concernente i veicoli che oggi integrata direttamente nel testo, per demandarla a provvedimenti più facilmente aggiornabili al progresso tecnico**, facendo il più possibile riferimento diretto alle prescrizioni comunitarie.

Il Codice dovrà prestare particolare attenzione alla coerenza con la regolamentazione europea in merito alla crescente diffusione dei **sistemi di assistenza alla guida** (quali frenata di emergenza automatica, mantenimento corsia, etc.) e **della guida autonoma** (livelli SAE 2 e superiori). Questi rappresenteranno un'ulteriore opportunità di accrescere i livelli di sicurezza sulle strade per la riduzione degli incidenti, nonché di valorizzare la filiera automotive sia in termini di competenze presenti nel nostro paese - industriali nelle cosiddette "motor valley" dell'area torinese, modenese e campana e di know-how tecnologico nei vari centri di ricerca ed atenei sparsi sul territorio - sia in termini di ricadute occupazionali.

## Posizione ANFIA sulle proposte di legge recanti "Modifiche al codice della strada"

In merito all'articolato delle diverse proposte in esame, nella tabella seguente si riportano le osservazioni emerse dalla nostra analisi.

### Articolo 10 (Veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità)

Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285	C. 1368 Scaglusi (art. 2)	Posizione ANFIA
<p>b) il trasporto, che ecceda congiuntamente i limiti fissati dagli articoli 61 e 62, di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, di prodotti siderurgici coils e laminati grezzi, <b>eseguito con veicoli eccezionali</b>, può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati, e comunque in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli; qualora vengano superati i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali ricorre sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi la predetta massa complessiva non potrà essere superiore a 38 tonnellate se autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se autoveicoli isolati a quattro assi, a 86 tonnellate se complessi di veicoli a sei assi, <b>a 108 tonnellate se complessi di veicoli ad otto assi</b>. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui venga trasportato un unico pezzo indivisibile.</p>	<p>b) il trasporto <b>eseguito con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile, definita al comma 4, che per le sue dimensioni e per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62, ovvero che per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dall'articolo 62.</b> Nel caso di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, di prodotti siderurgici coils e laminati grezzi, <b>il trasporto</b> può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati e, comunque, in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli. Qualora vengano superati i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali ricorre sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi <b>e purché almeno un carico delle cose indicate richieda l'impiego di veicoli eccezionali</b>, la predetta massa complessiva non può essere superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro o più assi, <b>a 72 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a cinque assi e a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei o più assi</b>. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui venga trasportato un unico pezzo indivisibile.</p>	<p>La <b>regolamentazione del trasporto eccezionale è una tematica molto complessa ed articolata, che ha subito negli anni molteplici interventi di modifica che ne hanno alterato e complicato l'applicazione.</b></p> <p><b>Si ritiene necessaria un'ampia ed approfondita discussione di riforma complessiva.</b></p>

## Art 47

### Classificazione dei veicoli

Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285	C. 1366 Maccanti,	Posizione ANFIA
<p>Comma 2 lettera c)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- categoria N: veicoli a motore destinati al trasporto di merci, aventi almeno quattro ruote;</li> <li>- categoria N1: veicoli destinati al trasporto di merci, aventi massa massima non superiore a 3,5 t;</li> <li>- categoria N2: veicoli destinati al trasporto di merci, aventi massa massima superiore a 3,5 t ma non superiore a 12 t;</li> <li>- categoria N3: veicoli destinati al trasporto di merci, aventi massa massima superiore a 12 t</li> </ul>	<p>Tra le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei veicoli a motore appartenenti alle categorie N, N1, N2 e N3 di cui all'articolo 47, comma 2, lettera c), del codice della strada, di cui al <a href="#">decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285</a>, deve essere considerata anche la presenza di sistemi per la guida assistita.</p>	<p><b>Non Favorevoli.</b></p> <p>I sistemi per la guida assistita citati nel testo e nella relazione illustrativa sono già trattati nell'attuale regolamentazione europea o lo saranno a breve nell'ambito della revisione del regolamento quadro GSR (General Safety Regulation - Regolamento quadro UE con data di adozione prevista per ottobre 2019).</p> <p>Si raccomanda di mantenere allineata la legislazione nazionale a quella europea al fine di favorire la standardizzazione del prodotto e di garantire al consumatore l'uniformità dei requisiti all'interno dello spazio europeo.</p>



**Art. 61  
(Sagoma limite)**

<b>Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 Nuovo codice della strada</b>	<b>C. 219 Schullian (art. 10)</b>	<b>Posizione ANFIA</b>
<p>2. Gli autoarticolati e gli autosnodati non devono eccedere la lunghezza totale, compresi gli organi di traino, di 16,50 m, sempre che siano rispettati gli altri limiti stabiliti nel regolamento; gli autosnodati e filonodati adibiti a servizio di linea per il trasporto di persone destinati a percorrere itinerari prestabiliti possono raggiungere la lunghezza massima di 18 m; gli autotreni e filotreni non devono eccedere la lunghezza massima di 18,75 m in conformità alle prescrizioni tecniche stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.</p>	<p>2. Gli autoarticolati e gli autosnodati non devono eccedere la lunghezza totale, compresi gli organi di traino, di 16,50 m, sempre che siano rispettati gli altri limiti stabiliti nel regolamento; gli autosnodati e filonodati adibiti a servizio di linea per il trasporto di persone destinati a percorrere itinerari prestabiliti possono raggiungere la lunghezza massima di 18,75 m; gli autotreni e filotreni non devono eccedere la lunghezza massima di 18,75 m in conformità alle prescrizioni tecniche stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.</p>	<p>Favorevoli in quanto l'adeguamento è in linea con quanto già prescritto nella normativa europea.</p>

## Articolo 80 (Revisioni)

Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285	C. 1366 Maccanti (art. 13, comma 1, lettera b), e art. 12)	Posizione ANFIA
aggiungere	<b>4-bis. Per i veicoli di cui all'articolo 60, comma 1, la revisione è disposta ogni 4 anni.</b>	<p><b>Favorevoli.</b></p> <p>Si porta a supporto dell'emendamento la considerazione del basso chilometraggio annuo che viene percorso da veicoli di comprovato interesse storico e collezionistico. Mantenendo in vigore tutti i controlli richiesti per la libera circolazione su strada, si richiede che il periodo di revisione per tali veicoli sia aumentato e ricorrente ogni 5 anni. Viene lasciata facoltà al legislatore di aumentare il prezzo della revisione in ragione dell'allungamento del periodo stesso. Si fa anche presente che per le vetture storiche servirebbero metodologie e parametri di revisione diversi rispetto alle vetture "moderne".</p>
<p>8. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di assicurare in relazione a particolari e contingenti situazioni operative degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, il rispetto dei termini previsti per le revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, ovvero superiore a 3,5 t se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP), può per singole province individuate con proprio decreto affidare in concessione quinquennale le suddette revisioni ad imprese di autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di</p>	<p>8. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di assicurare in relazione a particolari e contingenti situazioni operative degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, il rispetto dei termini previsti per le revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, ovvero superiore a 3,5 t se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata può per singole province individuate con proprio decreto affidare in concessione quinquennale le suddette revisioni ad imprese di</p>	<p><b>Favorevoli alla semplificazione ed al principio di apertura del mercato delle revisioni a soggetti privati, già attuata con legge di Bilancio 2019.</b></p> <p>L'attuazione della normativa che dovrà avvenire a breve con Decreto attuativo, dovrà definire puntualmente limiti e procedure al fine di evitare un eccessivo allargamento delle autorizzazioni ad autofficine non professionalmente competenti ad effettuare revisioni su tali tipologie di veicoli o addirittura consentire alle aziende di autotrasporto di autocertificare la revisione della propria flotta.</p>

veicoli, esercitino altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione. Tali imprese devono essere iscritte nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione di cui all'art. 2, comma 1, della legge 5 febbraio 1992, n. 122. Le suddette revisioni possono essere altresì affidate in concessione ai consorzi e alle società consortili, anche in forma di cooperativa, appositamente costituiti tra imprese iscritte ognuna almeno in una diversa sezione del medesimo registro, in modo da garantire l'iscrizione in tutte e quattro le sezioni.<sup>1</sup>

autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di veicoli, esercitino altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione. Tali imprese devono essere iscritte nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione di cui all'art. 2, comma 1, della legge 5 febbraio 1992, n. 122. Le suddette revisioni possono essere altresì affidate in concessione ai consorzi e alle società consortili, anche in forma di cooperativa, appositamente costituiti tra imprese iscritte ognuna almeno in una diversa sezione del medesimo registro, in modo da garantire l'iscrizione in tutte e quattro le sezioni.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Comma modificato dalla legge di bilancio 2019 (art. 1, comma 1049, L. n. 145/2018).

<sup>2</sup> Proposta di modifica assorbita dalle modifiche apportate all'art. 80, comma 8, dalla legge di bilancio 2019.



## Articolo 93

### (Formalità necessarie per la circolazione degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi)

Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 Nuovo codice della strada	C. 219 Schullian (art. 12)	C. 1113 Pagani (art. 2)	Posizione ANFIA
1-bis. Salvo quanto previsto dal comma 1-ter, è vietato, a chi ha stabilito la residenza in Italia da oltre sessanta giorni, circolare con un veicolo immatricolato all'estero.		1. È vietato, a chi ha stabilito la residenza o la sede dell'impresa in Italia da oltre sessanta giorni, circolare con un veicolo immatricolato all'estero, <u>salva l'ipotesi di veicolo concesso in comodato a un soggetto residente in Italia e legato da un rapporto di lavoro o di collaborazione con un'impresa costituita in un altro Stato membro dell'Unione europea</u> o aderente allo Spazio economico europeo abbia stabilito in Italia una sede secondaria o altra sede effettiva, nel rispetto delle disposizioni contenute nel codice doganale comunitario, di cui al regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013.	La nuova regolamentazione adottata già dal Decreto Sicurezza, sta purtroppo comportando per le imprese del settore automotive importanti limitazioni nell'esercizio di alcune attività di impresa derivanti da collaborazioni industriali con imprese estere.
1-ter. Nell'ipotesi di veicolo concesso in <i>leasing</i> o in locazione senza conducente da parte di un'impresa costituita in un altro Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo che non ha stabilito in Italia una sede secondaria o altra sede effettiva, nonché nell'ipotesi di veicolo concesso in comodato a un soggetto residente in Italia e legato da un rapporto di lavoro o di collaborazione con un'impresa costituita in un altro Stato membro dell'Unione europea o aderente allo Spazio economico europeo che non ha stabilito in Italia una sede secondaria od altra sede effettiva, nel rispetto delle disposizioni contenute nel codice doganale comunitario, a bordo del veicolo deve essere custodito un documento, sottoscritto dall'intestatario e recante data certa, dal quale risultino il titolo e la durata della disponibilità del veicolo. In mancanza di tale documento, la disponibilità del veicolo si considera in capo al conducente.			Bisognerebbe prevedere una deroga al divieto di circolazione dei veicoli con targa estera qualora questi siano configurabili come beni strumentali di impresa.

<p>4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con propri decreti, stabilisce le procedure e la documentazione occorrente per l'immatricolazione, il contenuto della carta di circolazione, prevedendo, in particolare per i rimorchi, le annotazioni eventualmente necessarie per consentirne il traino. L'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri, per i casi previsti dal comma 5, dà immediata comunicazione delle nuove immatricolazioni al Pubblico Registro Automobilistico gestito dall'A.C.I. ai sensi della legge 9 luglio 1990, n. 187.</p>	<p>4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con propri decreti, stabilisce le procedure e la documentazione occorrente per l'immatricolazione, il contenuto della carta di circolazione, prevedendo, in particolare per i rimorchi, le annotazioni eventualmente necessarie per consentirne il traino. L'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri, per i casi previsti dal comma 5, dà immediata comunicazione delle nuove immatricolazioni al Pubblico Registro Automobilistico gestito dall'A.C.I. ai sensi della legge 9 luglio 1990, n. 187. <u>L'immatricolazione dei veicoli di interesse storico è ammessa su presentazione di un titolo di proprietà e di un certificato attestante le caratteristiche tecniche rilasciato dalla casa costruttrice o da uno degli enti o associazioni abilitati. In caso di reimmatricolazione di veicoli già iscritti al Pubblico registro automobilistico (PRA) e cancellati d'ufficio o a richiesta del precedente proprietario, ad esclusione dei veicoli che risultano demoliti ai sensi della normativa vigente in materia di contributi statali alla rottamazione, è ammessa la facoltà del richiedente di ottenere, con oneri a suo carico, targhe e libretto di circolazione della prima iscrizione al PRA, indipendentemente dalla difformità di grafica e di formato di tali documenti da quelli attualmente rispondenti allo standard europeo .</u></p>		<p><b>Favorevoli.</b></p> <p>Il mantenimento dei documenti originali ed in particolar modo la targa della prima immatricolazione della vettura rappresentano per il collezionismo di vetture d'epoca un elemento di comprovato valore. Le vetture che mantengono i propri documenti sono maggiormente apprezzate e rappresentano un chiaro esempio di conservazione e di memoria storica. Per supportare questa attività si può immaginare che la ristampa delle targhe originali eseguita dal MCT possa essere effettuata ad un prezzo molto maggiore di quanto richiesto per le vetture non di interesse storico, con oneri a carico del collezionista richiedente.</p>
--	---	--	---

### Art. 159

#### (Rimozione e blocco dei veicoli)

Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 Nuovo codice della strada	C. 219 Schullian (art. 18)	Posizione ANFIA
	d-bis) non adibiti al servizio di car sharing che sostano negli stalli riservati al car sharing	Favorevoli ad ogni regolamentazione che agevoli anche indirettamente lo sviluppo della mobilità condivisa

### Articolo 168

#### (Disciplina del trasporto su strada dei materiali pericolosi)

Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285	C. 1187 Bergamini (art. 1)	C. 1368 Scagliusi (art. 9)	Posizione ANFIA
	10-ter. Gli autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate adibiti al trasporto di merci pericolose, immatricolati a decorrere dalla data indicata nel comma 10-bis, devono essere dotati di un sistema di controllo della stabilità, un sistema contro i colpi di sonno e l'abbandono della corsia di marcia e un sistema di frenata automatica anticollisione	10-bis. Dal 1 gennaio 2019 tutti gli autocarri di prima immatricolazione con massa complessiva a pieno carico di 3,5 tonnellate adibiti al trasporto di merci pericolose devono disporre di sistemi di <i>cruise control</i> adattivo con frenata d'emergenza, di controllo della stabilità del veicolo e di allarme in caso di perdita del controllo da parte del conducente. L'adozione di tali dispositivi è obbligatoria per tutti gli autocarri in circolazione con massa complessiva a pieno carico di 3,5 tonnellate adibiti al trasporto di merci pericolose a partire dal 1 gennaio 2024.	<p>Non Favorevoli.</p> <p>I dispositivi di sicurezza indicati nella proposta sono già armonizzati a livello europeo dal Regolamento Generale per la Sicurezza (GSR) reg. (CE) N. 661/2009 o sono in fase di introduzione nell'ambito della revisione dello stesso attualmente in discussione in Europa.</p> <p>Al fine di favorire la standardizzazione del prodotto e di garantire al consumatore l'uniformità dei requisiti all'interno dello spazio europeo, si ritiene opportuno garantire sempre l'allineamento della legislazione regolamentare nazionale a quella europea.</p>

## Art. 173

### (Uso di lenti o di determinati apparecchi durante la guida)

Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285	C. 219 Schullian (art. 19)	C. 1113 Pagani (art. 6)	C. 1368 Scagliusi (art. 9)	Posizione ANFIA
<p>2. E' vietato al conducente di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici ovvero di usare cuffie sonore, fatta eccezione per i conducenti dei veicoli delle forze armate e dei Corpi di cui all'art. 138, comma 11, e di polizia. E' consentito l'uso di apparecchi a viva voce, o dotati di auricolare purché il conducente abbia adeguate capacità uditive ad entrambe le orecchie che non richiedono per il loro funzionamento l'uso delle mani.</p>	<p>2. E' vietato al conducente di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, <i>smartphone</i>, <i>computer portatili</i>, <i>notebook</i>, <i>tablet</i> e <b>dispositivi analoghi</b>, ovvero di usare cuffie sonore, fatta eccezione per i conducenti dei veicoli delle forze armate e dei Corpi di cui all'art. 138, comma 11, e di polizia. E' consentito l'uso di apparecchi a viva voce, o dotati di auricolare purché il conducente abbia adeguate capacità uditive ad entrambe le orecchie che non richiedono per il loro funzionamento l'uso delle mani.</p>	<p>2. E' vietato al conducente di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, <i>smartphone</i>, <i>computer portatili</i>, <i>notebook</i>, <i>tablet</i> e <b>dispositivi analoghi</b>, ovvero di usare cuffie sonore, fatta eccezione per i conducenti dei veicoli delle forze armate e dei Corpi di cui all'art. 138, comma 11, e di polizia. E' consentito l'uso di apparecchi a viva voce, o dotati di auricolare purché il conducente abbia adeguate capacità uditive ad entrambe le orecchie che non richiedono per il loro funzionamento l'uso delle mani.</p>	<p>2. E' vietato al conducente di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, <i>smartphone</i>, <i>computer portatili</i>, <i>notebook</i>, <i>tablet</i> e <b>dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento della mani dal volante</b> ovvero di usare cuffie sonore, fatta eccezione per i conducenti dei veicoli delle forze armate e dei Corpi di cui all'art. 138, comma 11, e di polizia. E' consentito l'uso di apparecchi a viva voce, o dotati di auricolare purché il conducente abbia adeguate capacità uditive ad entrambe le orecchie che non richiedono per il loro funzionamento l'uso delle mani.</p>	<p><b>Favorevoli</b> all'introduzione di tali tipi di divieti, approvando le proposte Schullian e Pagani.</p>

**Art.227  
Appendice V del Titolo III**

**Caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore e loro rimorchi**

Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285	C. Maccanti 1366 (art 2)	Posizione ANFIA
<p align="center">Dispositivo di segnalazione acustica per freno di stazionamento</p>	<p>1. Tra le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei veicoli a motore appartenenti alle categorie M, M1, M2 e M3 di cui all'articolo 47, comma 2, lettera b), del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, deve essere considerata anche la presenza di un <b>dispositivo di segnalazione acustica</b>, collocato all'interno dell'abitacolo, che si attiva in caso di mancato azionamento del freno di stazionamento a veicolo spento.</p> <p>2. Il Governo, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede ad adeguare l'appendice V al titolo III del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, al comma 1 del presente articolo e ad adottare le disposizioni necessarie per la sua attuazione.</p>	<p><b>Non Favorevoli.</b></p> <p>Il contenuto della proposta ad oggi non è considerato nelle direttive o regolamenti comunitari e non fa parte delle prescrizioni allo studio nel quadro del nuovo regolamento GSR (General Safety Regulation - Regolamento quadro EU con data di pubblicazione prevista per ottobre 2019). Tale disposizione differenzerebbe il mercato Italia da tutti gli altri mercati Europei, creando una situazione di disomogeneità.</p> <p>A norma dei Regolamenti UNECE 13 e 13H l'attuazione del comando viene già oggi visualizzata otticamente con l'accensione della apposita spia rossa sul quadro strumenti del veicolo. Essendo già presente la segnalazione visiva, la segnalazione acustica ne costituirebbe un mero rafforzativo.</p> <p>In base alla sensoristica oggi disponibile a bordo veicolo la condizione di abbandono del veicolo in sosta in condizione di sicurezza da parte del conducente è teoricamente possibile attraverso l'integrazione nel software di controllo del veicolo di un ulteriore nodo nel quale vengano verificate le condizioni di plausibilità per identificare la condizione di incipiente abbandono.</p> <p>Tuttavia per farlo in modo univoco è necessario disporre di un set di sensori che comprenda anche quelli previsti dal sistema di Drowsiness and Attention Monitoring previsto dalla già citata direttiva GSR. Sarebbe quindi prematuro introdurre una disposizione in tal senso, valida peraltro solo a livello nazionale.</p> <p>Nei termini descritti la funzione del sistema è unicamente di allerta del conducente per la mancata attuazione del comando del freno di stazionamento, sia esso manuale che elettrico (EPB) e non può dare alcuna informazione sulla efficacia dell'azione di frenatura attuata dal conducente (se tirato sufficientemente a fondo la leva del freno a mano). Tale condizione è verificabile solo tramite freno di stazionamento elettrico limitando di fatto l'efficacia di tale disposizione solamente a questo tipo di freno.</p>

## Proposte aggiuntive ANFIA

### Art. 155 (Limitazione dei Rumori)

Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 Nuovo codice della strada	Proposta ANFIA	Nota aggiuntiva ANFIA
<p>1. Durante la circolazione si devono evitare rumori molesti causati sia dal modo di guidare i veicoli, specialmente se a motore, sia dal modo in cui è sistemato il carico e sia da altri atti connessi con la circolazione stessa.</p> <p>2. Il dispositivo silenziatore, qualora prescritto, deve essere tenuto in buone condizioni di efficienza e non deve essere alterato.</p> <p>3. Nell'usare apparecchi radiofonici o di riproduzione sonora a bordo dei veicoli non si devono superare i limiti sonori massimi di accettabilità fissati dal regolamento.</p> <p>4. I dispositivi di allarme acustico antifurto installati sui veicoli devono limitare l'emissione sonora ai tempi massimi previsti dal regolamento e, in ogni caso, non devono superare i limiti massimi di esposizione al rumore fissati dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 1° marzo 1991.</p> <p>5. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 a euro 168.</p>	<p>1. [ ... ]</p> <p>2. [ ... ]</p> <p>3. [ ... ]</p> <p>4. I dispositivi di allarme acustico antifurto e antiabbandono di cui alla legge 1 ottobre 2018, n. 117 installati sui veicoli devono limitare l'emissione sonora ai tempi massimi previsti dal regolamento e, in ogni caso, non devono superare i limiti massimi di esposizione al rumore fissati dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 1° marzo 1991.</p> <p>5. [ ... ]</p>	<p>Il tema riguarda i dispositivi antiabbandono di cui alla legge 1 ottobre 2018 n.117 e oggetto di uno specifico Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ne definisce le caratteristiche tecnico-costruttive, notificato alla Commissione Europea in data 21 gennaio 2019.</p> <p>Il presente emendamento mira a estendere la possibilità di azionamento automatico del clacson anche nel caso di dispositivi antiabbandono integrati all'origine sul veicolo, come già avviene per i dispositivi antifurto (articolo 155, comma 4 del Codice della Strada).</p> <p>Grazie a tale emendamento sarebbe possibile segnalare nel modo più efficace possibile l'abbandono di un minore a bordo veicolo e potenzialmente in pericolo di vita. Si tratta di una integrazione necessaria al Codice della Strada in quanto finalizzata a scongiurare il rischio di una situazione di gran lunga più pericolosa rispetto al furto di un'auto. La possibilità di usare il clacson come segnale di allarme del dispositivo antiabbandono ne aumenterebbe in modo significativo l'efficacia: da un'alta attenzione del conducente e di eventuali passanti verrebbe attirata con maggiore facilità, dall'altro aumenterebbero di molto le probabilità di un intervento tempestivo, indispensabile per salvare la vita del bambino dimenticato, soprattutto durante l'estate.</p>

## Articolo 61 (Sagoma Limite)

C. 219 Schullian (art. 10)	Proposta emendativa integrativa ANFIA	Relazione tecnica
<p>2. Gli autoarticolati e gli autosnodati non devono eccedere la lunghezza totale, compresi gli organi di traino, di 16,50 m, sempre che siano rispettati gli altri limiti stabiliti nel regolamento; gli autosnodati e filonodati adibiti a servizio di linea per il trasporto di persone destinati a percorrere itinerari prestabiliti possono raggiungere la lunghezza massima di 18,75 m; gli autotreni e filotreni non devono eccedere la lunghezza massima di 18,75 m in conformità alle prescrizioni tecniche stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.</p>	<p>Gli autoarticolati e gli autosnodati non devono eccedere la lunghezza totale, compresi gli organi di traino, di <del>16,50 m</del> <b>18 m</b>, sempre che siano rispettati gli altri limiti stabiliti nel regolamento; gli autosnodati e filonodati adibiti a servizio di linea per il trasporto di persone destinati a percorrere itinerari prestabiliti possono raggiungere la lunghezza massima di <b>18,75 m</b>; gli autotreni e filotreni—non devono eccedere la lunghezza massima di 18,75 m, in conformità alle prescrizioni tecniche stabilite dal Ministro dei trasporti e della navigazione e della navigazione <sup>(1)</sup>.</p>	<p><b><u>Riconoscimento normativo circolazione nazionale complessi veicolari da 18 mt.</u></b></p> <p>Nato su iniziativa di ANFIA e del Ministero dei Trasporti, nel 2019 il Progetto Diciotto compie 10 anni di sperimentazione. Nel corso di questi anni i 330 complessi veicolari composti da una combinazione ottimizzata trattore - semirimorchio con lunghezza complessiva di 18 metri, sono stati quotidianamente utilizzati dalle aziende di autotrasporto che hanno aderito alla sperimentazione e che nella loro attività ne hanno apprezzato gli evidenti vantaggi in termini di ottimizzazione del servizio.</p> <p>Il monitoraggio qualitativo effettuato da ANFIA, ha infatti sempre restituito risultati positivi sia in termini di riduzione del numero di viaggi che dei viaggi senza carico, e dato di fondamentale importanza, ha mostrato prestazioni del mezzo paragonabili ai veicoli di lunghezza standard in termini di guidabilità, manovrabilità, stabilità e sicurezza.</p> <p>I positivi riscontri espressi dagli utilizzatori e il raggiungimento dell'obiettivo primario di razionalizzazione del trasporto merci, con i suoi conseguenti impatti positivi sull'ambiente e sulla riduzione del numero dei veicoli sulle strade, portano la filiera italiana ad esser convinta che questa tipologia di complessi veicolari, se riconosciuta a livello normativo nazionale, nel rispetto dei limiti della Direttiva 96/53/CE, potrà dare un enorme aiuto alla promozione della mobilità sostenibile nel nostro Paese.</p> <p>La riforma è possibile grazie alla previsione della direttiva 96/53/CE che all'art. 4, comma 4, concede agli Stati Membri la possibilità di autorizzare per la circolazione nazionale veicoli o complessi di veicoli eccedenti le dimensioni massime comunitarie.</p>

## Articolo 60

### (Motoveicoli e autoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico)

Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285	Posizione ANFIA
<p>4. Rientrano nella categoria dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI.<sup>3</sup></p>	<p>Si ritiene opportuno aggiornare con la dovuta periodicità l'elenco degli enti riconosciuti per la valorizzazione dei veicoli storici dal Codice della Strada. Al fine di tutelare il patrimonio dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico è infatti necessario adottare un approccio estensivo che porti all'inclusione, di volta in volta, anche dei nuovi enti che nel frattempo si sono costituiti.</p>

## Articolo 172

### (Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta e sicurezza per bambini)

Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285	Posizione ANFIA
<p><i>1-bis.</i> Il conducente dei veicoli delle categorie M1, N1, N2 e N3 immatricolati in Italia, o immatricolati all'estero e condotti da residenti in Italia, quando trasporta un bambino di età inferiore a quattro anni assicurato al sedile con il sistema di ritenuta di cui al comma 1, ha l'obbligo di utilizzare apposito dispositivo di allarme volto a prevenire l'abbandono del bambino, rispondente alle specifiche tecnico-costruttive e funzionali stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.<sup>4</sup></p>	<p>Il Codice della Strada ad oggi prevede l'impossibilità di trasporto di persone a bordo di veicoli commerciali di categoria N1, N2 ed N3, se non direttamente coinvolte nell'attività di trasporto merci.</p> <p>Risulta quindi incomprensibile l'inclusione di tali categorie di veicoli in una norma che regola il trasporto a bordo veicolo di un bambino di età inferiore a quattro anni.</p> <p>Sarebbe opportuno modificare la norma con la sola menzione ai veicoli di categoria M1.</p>

<sup>3</sup> Comma sostituito dalla legge n. 214 del 1° agosto 2003, di conv. del decreto-legge n. 151/2003.

<sup>4</sup> Comma inserito dalla legge 1 ottobre 2018, n. 117.



## Osservazioni su recenti modifiche

### Articolo 6

#### (Regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati)

Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 Nuovo codice della strada	Posizione ANFIA
<p>9-bis. Nel delimitare le zone di cui al comma 9 i comuni consentono, in ogni caso, l'accesso libero a tali zone ai veicoli a <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">propulsione elettrica o ibrida<sup>5</sup></span>.</p>	<p>La modifica introdotta con legge di bilancio 2019 risulta particolarmente apprezzabile sia sotto il profilo ambientale che nell'ottica di supporto indiretto agli investimenti nell'elettrificazione dei veicoli intrapresi dalla filiera automotive italiana.</p> <p>L'accesso alle ZTL anche alle auto ibride e non solo alle elettriche sottende infatti la consapevolezza che nella transizione verso la mobilità a zero emissioni l'ibridizzazione e la graduale elettrificazione del veicolo consente di ottenere fin da subito vantaggi ambientali, grazie anche ai costi più ridotti rispetto ai veicoli full-electric, nonché di salvaguardare la filiera produttiva.</p>

<sup>5</sup> Comma inserito dalla legge di bilancio 2019 (art. 1, comma 103, L. n. 145/2018).